**Deutscher Bundestag** **Drucksache 16/8127**

**16. Wahlperiode** 13. 02. 2008

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

## Folgen der erhöhten Beimischung für ethanoluntaugliche Pkws

Die Bundesregierung beabsichtigt offenbar, im Rahmen der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen – 10. BImSchV) vorzuschreiben, dass Ottokraftstoff (Normalbenzin) in Zukunft im geschäftlichen Verkehr nur veräußert werden darf, wenn seine Eigenschaften mindestens den Anforderungen des Entwurfs der DIN 51626-1, Ausgabe Januar 2008, und des Entwurfs der DIN 51626-2, Ausgabe Januar 2008, entsprechen. Dies würde nach jetzigem Stand bedeuten, dass Normalbenzin nur noch mit einer zehnprozentigen Ethanolbeimischung (E10-Kraftstoff) veräußert werden dürfte. Als einziger Treibstoff mit der bisherigen Ethanolbeimischung von fünf Prozent (E5) bliebe nach dem Entwurf nur der Kraftstoff SuperPlus erhalten.

Nach Recherchen des ZDF-Magazins „Frontal 21“ (29. Januar 2008) könnte allerdings ein weit größerer Anteil deutscher Fahrzeuge nicht für die dauerhafte Nutzung von E10-Kraftstoffen geeignet sein, als von der Bundesregierung bisher angenommen. Diese geht ausweislich der Begründung des Verordnungsentwurfes davon aus, dass etwa 375 000 Fahrzeuge in Deutschland für den Betrieb mit E10-Kraftstoffen ungeeignet sein dürften. Laut Frontal-21-Recherchen sind nach Angaben der Hersteller jedoch zum Beispiel alle vor dem Juni 1997 zugelassenen Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz sowie alle vor 1998 zugelassenen Fahrzeuge der Marke BMW nicht für den Einsatz von E10-Biosprit geeignet. Bei VW und Ford sind demnach sogar alle vor 2006 gebauten Fahrzeuge nicht für Treibstoffe mit erhöhter Beimischung geeignet. Der ADAC erwartet bei diesen Pkws Schäden durch Ethanol-Korrosion in Folge des Einsatzes von E10-Kraftstoffen. Als Alternative können die Fahrzeugeigner in Zukunft nur noch auf SuperPlus-Kraftstoffe mit einem geringeren Beimischungs-

anteil (E5) ausweichen. Dadurch würden allerdings Mehrkosten von bis zu 13 Cent je Liter Treibstoff entstehen.

Der Verband der Automobilindustrie hat dieser Darstellung in einer Pressemitteilung am 29. Januar 2008 umgehend widersprochen. Demnach wären nicht bis zu zehn Millionen Pkws sondern maximal 1,6 Prozent des Fahrzeugbestandes in Deutschland betroffen. Für einen Großteil dieser Fahrzeuge habe der Hersteller außerdem bereits von Anfang an den Betrieb mit SuperPlus vorgeschrieben, so dass für den Halter keine Mehrkosten durch die Einführung der E10-Treibstoffe entstünden.

Dieser offensichtliche Widerspruch zwischen den Angaben der Hersteller und des Verbandes lässt daran zweifeln, ob die Folgen der erhöhten Ethanol-Beimischung bisher richtig ein- und abgeschätzt werden konnten. Denn sollten sich die Ergebnisse der ZDF-Recherchen als richtig herausstellen, „dann wäre es ein Problem“ (Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Sigmar Gabriel). Von daher stellt sich die Frage, ob und welche Maßnahmen die Bundesregierung getroffen hat bzw. treffen wird, um ein solches Problem auszuschließen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie begründet die Bundesregierung ihre Absicht, die 10. BImschV für die Umsetzung der Biokraftstoff-Beimischungsquote zu ändern, obwohl die Beimischung nicht dem Immissionsschutz, sondern klima- und energiepolitischen Zielsetzungen dient?

2. Wie begründet die Bundesregierung ihre Absicht, durch Änderung der 10. BImschV die Beimischungsquote nicht nur bezogen auf den Gesamtkraftstoffverbrauch, sondern auch noch einzeln für jeden Kraftstoff festzulegen?

3. Was spricht gegen die Alternative, die Umsetzung der Beimischungsverpflichtung in einzelne Produkte den Herstellern zu überlassen, wenn diese ansonsten die Bestimmungen der bisherigen 10. BImschV einhalten?

4. Welche Fahrzeuge (Marke, Modell, Baujahr) sind nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich nicht für E10-Treibstoffe geeignet?

5. Auf den Angaben welcher Verbände oder wissenschaftlichen Studien beruhte die Annahme der Bundesregierung, dass 375 000 Kraftfahrzeuge in Deutschland für E10-Treibstoffe ungeeignet seien?

6. Hat die Bundesregierung hierzu eigene Studien erstellt oder in Auftrag gegeben?

7. Wenn ja, welche?

8. Wenn nein, warum nicht?

9. Sind auch nach Deutschland importierte Fahrzeuge bereits in der Summe von 375 000 E10-untauglichen Kfz enthalten?

10. Wie viele importierte Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Einsatz mit E10-Kraftstoffen voraussichtlich nicht geeignet, und um welche Fahrzeuge (Marke, Modell, Baujahr) handelt es sich?

11. Sofern die Bundesregierung nicht über Zahlen zu Importfahrzeugen verfügt, wie bewertet Sie die Auswirkungen der Einführung von E10-Kraftstoffen für solche Fahrzeuge sowie die davon betroffenen Unternehmen, und auf welcher sachlichen und wissenschaftlichen Grundlage trifft die Bundesregierung diese Einschätzung?

12. Aus welchen sachlichen Gründen hat die Bundesregierung sich dafür ausgesprochen, einzig das teurere SuperPlus-Benzin in Zukunft noch als E5-Treibstoff in Deutschland zuzulassen, und insbesondere welche ökologischen Gründe gaben gegenüber anderen, günstigeren Treibstoffen den Ausschlag?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die in der Vorbemerkung erwähnten Angaben des ZDF-Magazins „Frontal 21“, die eine höhere Zahl an E10-untauglichen Kraftfahrzeugen vermuten lassen?
14. Auf welcher sachlichen und wissenschaftlichen Grundlage nimmt die Bundesregierung diese Bewertung vor?
15. Wird die Bundesregierung die in der Medienberichterstattung erwähnten Herstellerangaben über bis zu zehn Millionen E10-untaugliche Kraftfahrzeuge in Deutschland überprüfen?
16. Wenn ja, wie, und bis wann?
17. Wenn nein, warum nicht?
18. Sollte eine deutlich höhere Zahl an Fahrzeugen in Deutschland für den Betrieb mit E10-Treibstoffen ungeeignet sein, wäre dies für die Bundesregierung Grund und Anlass, die geplante Beimischungspflicht oder deren Ausgestaltung neu zu überdenken?
19. Wie bzw. durch wen sollen die Halter eines E10-ungeeigneten Fahrzeugs darüber informiert werden, dass sie nur noch SuperPlus-Kraftstoff tanken dürfen?
20. Wer haftet nach Ansicht der Bundesregierung, wenn nach Einführung der E10-Treibstoffe in Deutschland ein Fahrzeug ohne Verschulden des Fahrers bzw. Betankenden durch Ethanol-Korrosion beschädigt werden sollte?
21. Welche Nachweise muss der Halter eines beschädigten Fahrzeuges erbringen, um einen Haftungsanspruch geltend machen zu können?
22. Wie schätzt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit ein, dass bei den zumeist älteren Fahrzeugen, die durch Ethanol-Korrosion Schaden nehmen könnten, ein solcher Nachweis zweifelsfrei gelingen kann, das heißt andere Verschleißungs- und Alterserscheinungen ausgeschlossen werden können?
23. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten, die dem Halter eines Fahrzeuges durchschnittlich für Gutachten zur Erbringung eines solchen Nachweises entstehen würden?

Berlin, den 13. Februar 2008

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333